VERSLAG

Bewonersavonden geluidhinder HSL Zuid

In dit verslag staan de gezichtspunten van de deelnemers aan de verschillende bewonersavonden die plaatsvonden in het kader van de geluidhinder HSL Zuid. De voorzitter van het overleg, de heer P.J. Biesheuvel, biedt dit verslag aan aan de staatssecretaris met het verzoek het te benutten in de verdere besluitvorming.

Datum	6 mei 20015
Status	Definitief

Inleiding

Sinds de ingebruikname van de HSL-Zuid is veel onderzoek gedaan naar het geluid langs het tracé. Uit metingen is gebleken dat de bij aanleg van de HSL-Zuid getroffen geluidmaatregelen een kleiner geluidreducerend effect hebben dan de rekenmodellen destijds berekend hebben. Dit heeft te maken met de unieke constructie van een betonnen baan in combinatie met transparante geluidschermen. Deze constructie leidt tot overschrijdingen van de voorkeurswaarde die ten tijde van het Trajectbesluit is vastgelegd. Hoewel de voorkeurswaarde geen wettelijke nalevingsplicht kent, heeft u zoals ook uw voorgangers de toezegging gedaan deze waarde zoveel mogelijk te willen respecteren.
In uw brief aan de Tweede Kamer (d.d. 13 januari 2015) geeft u aan door middel van een participatieproces met gemeenten en bewoners te streven naar een gedragen maatregelenpakket. In dit verslag treft u een impressie aan van de bewonersavonden die vanaf 24 februari 2015 bij de gemeenten langs het tracé zijn gehouden en waarvan de laatste eind maart plaats heeft gevonden. Naast het informeren van de bewoners over de onderzoeksresultaten, was de insteek van de avonden te achterhalen wat bij bewoners leeft ten aanzien van de HSL geluidsproblematiek, wat als grootste hinder wordt ervaren en wat oplossingsrichtingen kunnen zijn om hier binnen de gestelde kaders wat aan te doen. Voorop staat daarbij te bezien hoe de toekomstige overschrijdingen voorkomen kunnen worden. Wanneer dit gecombineerd kan worden met vermindering van de door de bewoners ervaren geluidshinder ontstaat er een win-win situatie.
Naast de hinderbeleving en oplossingsrichtingen die veel genoemd zijn en dus als algemeen kunnen worden beschouwd, staat dit verslag ook stil bij geluidproblemen die locatiespecifiek werden genoemd.

Algemene indruk

De afgelopen weken hebben er in achtereenvolgens Zoetermeer, Zevenbergschenhoek, Breda, Lansingerland, Kaag en Braassem, Zwijndrecht en Haarlemmermeer bewonersavonden plaatsgevonden. De opkomst per avond was wisselend, maar de betrokkenheid bij het onderwerp was onverminderd groot. In Lansingerland heeft dat zelfs geleid tot een tweede avond in kleiner comité (de impressies van die bijeenkomst zijn niet dit in verslag opgenomen) en afspraken over een nader gezamenlijk proces. Alleen in Zwijndrecht waren er geen belangstellenden voor de meedenkavond.
Er leeft bij veel bewoners boosheid en teleurstelling over de ontstane situatie rond het HSL geluidsdossier. Men ervaart onbegrip bij de overheid voor hun geluidshinder. Toch is er bij de meeste avonden ruim gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mee te denken over andere oplossingsrichtingen. Men heeft wel enige scepsis over wat er vervolgens met de aangedragen ideeën gebeurt, gelet op het budget.

Kritische vragen en opmerkingen

Ondoorgrondelijke Geluidwetgeving
Bij alle avonden valt op dat de geluidwetgeving die op de HSL van toepassing is, voor de omwonenden moeilijk te volgen is. Het onderscheid tussen de voorkeurswaarde uit het Tracébesluit (TB), de Europese eisen ten aanzien van passagegeluid van treinvoertuigen die sinds 2002 van kracht is, en de normering die voortvloeit uit de vastgestelde geluidsproductieplafonds uit 2012, laat zich lastig duiden. Ook het feit dat er in de modellen wordt gerekend met jaargemiddelden stuit op onbegrip. Het sluit niet aan bij de geluidbeleving die de bewoners ervaren. Wanneer de voorkeurswaarde uit het TB wel wordt gehaald, blijft er volgens bewoners alsnog overlast bestaan omdat juist de piek/passagegeluiden de meeste hinder veroorzaken. Op de meeste plaatsen wordt vooral van de passage van Thalys hinder ondervonden, maar ook de Intercity voertuigen zorgen

voor overlast. In Zoetermeer is dat vooral op plaatsen waar geen schermen staan. In Lansingerland is er geen verschil in hinderbeleving tussen de passages van Thalys en Intercity's.

Validiteit onderzoeken
Een ander punt dat tijdens de bewonersavonden veel vragen en discussie oplevert is de validiteit van de geluidsmetingen. Op basis van metingen bij 8 locaties langs de HSL-Zuid (met representatieve omstandigheden) zijn modelberekeningen gedaan voor het gehele tracé. Dit levert uitkomsten op voor de geluidbelasting op álle woningen langs het tracé. Veel bewoners begrijpen niet hoe dit mogelijk is. De omstandigheden langs het tracé zijn zo divers en specifiek dat deze niet te vangen zijn in slechts 8 representatieve locaties. In Moerdijk vraagt men zich bijvoorbeeld af of er rekening is gehouden met de windgevoeligheid van deze gemeente, wat een heel specifiek kenmerk is voor deze locatie. Bovendien wordt er alleen maar dicht bij het spoor gemeten, terwijl veel bewoners het idee hebben dat de hinderbeleving verder van het spoor juist veel groter is. In Lansingerland worden de hofjes langs het tracé als voorbeeld genoemd. Het geluid komt via openingen in de bebouwing de hofjes binnen en wordt vervolgens rond gestuiterd door de bebouwing op het hofje zelf, een soort flipperkasteffect. In Zevenbergschenhoek lijken de schermen te ver van het tracé af te staan om voldoende reducerend effect te hebben. In Kaag en Braassem komt volgens de beschrijving van een bewoner het geluid als het ware de kernen inrollen. Voor veel bewoners is het niet duidelijk of er in de modellen rekening wordt gehouden met het optreden van cumulatie van effecten. In verschillende gemeenten is sprake van een opeenstapeling van geluidsbronnen. In de gemeenten Moerdijk en Breda is niet alleen de HSL een bepalende geluidsbron, ook de A16 en het regulier spoor zorgen voor geluidhinder. In Lansingerland is het een combinatie van de passerende HSL, de aanvliegroutes van Rotterdam/The Hague Airport, de N209 en de mogelijke komst van A13/A16. Bij Kaag en Braassem zorgt naast de HSL, de A4 voor het nodige geluid. De vraag van bewoners is of hier ten tijde van het Tracébesluit rekening mee is gehouden en of dat bij het bedenken van oplossingen alsnog kan?
Ten tijde van het tracébesluit (TB) zijn er aannames gedaan over gebruik van HSL die veel hoger zijn dan op basis van de huidige cijfers te verwachten is. De actuele prognoses tot 2024 op basis van de onlangs vastgestelde vervoersconcessies voor het spoor laten veel minder treinbewegingen zien dan destijds verwacht. Dit heeft een positief gevolg voor de geluidproductie en zorgt voor minder overschrijdingen van de waarde uit het tracébesluit. Veel bewoners twijfelen aan de hardheid van deze prognose. Zij willen garanties dat het daar ook daadwerkelijk bij blijft.

Schermen ontbreken of zijn te laag
Tijdens de verschillende avonden worden veel klachten over geluidsoverlast geuit. Als bron voor de overlast wordt, zoals eerder aangegeven, voornamelijk de passage van de Thalys genoemd. Veel bewoners zijn van mening dat de overlast vooral zo groot is omdat de schermen te laag zijn en geen absorberend materiaal bevatten. In de meeste gemeenten (Lansingerland, Zoetermeer, Kaag en Braassem, Moerdijk, Breda, Haarlemmermeer) worden ook locaties genoemd waar er überhaupt geen geluidscherm is, of is het onduidelijk waarom ze niet verder zijn doorgetrokken of dicht tegen het tracé aan zijn gebouwd. Voor bewoners is het niet inzichtelijk waarom er voor die specifieke locaties in het verleden deze keuzes zijn gemaakt. Ook staat er op bepaalde plekken langs het tracé aan de ene kant wel een scherm en aan de andere kant geen scherm of een minder hoog scherm. De weerkaatsing van het geluid tegen het ene scherm zorgt dan volgens de bewoners voor hinder aan de kant waar geen of een lager scherm staat.

Veiligheid
In Lansingerland en Breda (gemeenten waar het de hogesnelheidslijn bebouwd gebied doorsnijdt) worden veel vragen gesteld over de maatregelen die genomen zijn vanwege veiligheid. Veel mensen vragen zich af of er een maximum snelheid op de HSL is in dichtbevolkte agglomeraties. Daarbij wordt gerefereerd aan vergelijkbare situaties in België en Frankrijk, waar de HSL in bebouwd gebied significant langzamer zou rijden.

Oplossingen

In de presentatie van Prorail is op bewonersavonden een aantal maatregelen gepresenteerd dat op basis van onderzoek tot een reductie van het aantal dB's leidt. Verhoging van schermen en het plaatsen van raildempers zijn maatregelen die op elke locatie voor een reductie zorgen. Echter door de slappe ondergrond in dit deel van Nederland is voor verhoging van geluidschermen op veel plaatsen waarschijnlijk een nieuwe fundering nodig, om het extra schermoppervlak te kunnen dragen. Dit brengt extra kosten met zich mee. Raildempers zijn vooral een oplossing voor de passage van de IC treinen. Dempers zorgen voor een verlaging van de gemiddelde geluidproductie, maar dragen nauwelijks bij aan vermindering van het piekgeluid van de Thalys. Voor de specifieke verdiepte ligging van de bak in Lansingerland leveren geluidabsorberende bodemplaten een vermindering van het geluid op.
Het doel van de avonden is om te peilen of bewoners zich kunnen vinden in deze maatregelen en of er eventueel andere ideeën leven om de geluidproblematiek tegen te gaan. Ten aanzien van de gepresenteerde oplossingen is vooral de opinie dat het een bijdrage moet leveren aan de vermindering van hinderbeleving. Volgens velen is dit bij raildempers onvoldoende het geval. Daarnaast worden ook nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen.

Snelheid aanpassen
Veruit de meest genoemde oplossing is het aanpassen van de snelheid op de HSL. Als de snelheid van de Thalys wordt verlaagd, vermindert de piekbelasting. Dit kost in principe geen extra geld en heeft wel het beoogde effect. Verschillende bewoners hebben berekend dat het om slechts een paar minuten reistijdverlies zou gaan op het traject Amsterdam-Brussel-Parijs.

Plaatsen extra schermen/ aanpassen bestaande schermen
Zoals eerder genoemd zijn op alle avonden opmerkingen gemaakt over de locatie van de schermen, de verschillen in hoogte, of het ontbreken van schermen. Veel mensen hebben (op de beschikbare kaarten) aangegeven op welke plaatsen in hun ogen schermen ontbreken en alsnog geplaatst of doorgetrokken moeten worden. Dit was het geval in Kaag en Braassem, Zoetermeer, Moerdijk en Lansingerland Ook verhoging van de schermen wordt genoemd als optie. In Breda en Moerdijk heeft men het idee dat de schermen op sommige plekken te ver van het spoor afstaan, waardoor ze veel minder effect hebben. In Moerdijk wordt daarom geopperd om een extra scherm te plaatsen tussen het regulier spoor en het HSL tracé. Voor het plaatsen van nieuwe geluidwering wordt in Kaag en Braassem de methodiek langs de A2 als voorbeeld genoemd. Hier wordt geëxperimenteerd met een constructie van geperforeerde aluminium buizen.
Daarnaast stellen ook veel mensen aanpassingen van de schermen voor, die de geluidabsorberende en –reducerende werking vergroot. In Kaag en Braassem wordt een onderzoek aangereikt over geluidweringen van bamboe. In Breda stelt men voor om de onderste delen van de schermen alsnog geluidabsorberend te maken. Een ander voorstel is om bovenop het bestaande scherm een extra stuk te plaatsen dat een paar graden naar

binnen knikt. In Moerdijk zegt een bewoner zich niet voor te kunnen stellen dat er geen innovatievere manieren van geluidsabsorptie- of reductie bestaan, die het transparante stedenbouwkundige ontwerp van de schermen geweld aan doen.

Aanpassen ondergrond
Omdat uit de presentatie van Prorail naar voren komt dat de betonnen platen een oorzaak zijn van het geluidprobleem, noemen veel bewoners een aanpassing van de ondergrond als oplossing. In Zoetermeer wordt gepleit voor zand in de bak. In Breda noemt men een mengsel van zand, grind al dan niet bewerkt met een collisiemiddel op de bodem van het spoor als oplossing.

Wielkasten
Veel geluid van treinen komt van de wielen en de rails. Een laatste bronmaatregel die daarom vaak genoemd is, is het afschermen van de wielen van de treinen. Ook voor deze oplossing worden voorbeelden genoemd uit het buitenland, waar dit al bij veel treinen gedaan is.

Andere oplossingen
De bovengenoemde oplossingen hebben vooral als doel om het geluid van passerende treinen te verminderen dicht bij de bron. Tijdens de bewonersavonden komen ook oplossingen voorbij die niet direct geluidreducerend zijn, maar wel indirect mee kunnen helpen aan een vermindering van de problematiek. In Lansingerland worden bijvoorbeeld kritische vragen gesteld over het contract met het consortium Infraspeed. Infraspeed beheert het HSL tracé dat voor een groot aantal jaren contractueel vastligt. Een aanpassing van deze contractvorm kan wellicht zorgen voor een kostenreductie, waardoor er voor hetzelfde geld meer maatregelen mogelijk zijn.
Ondanks dat uit onderzoeken blijkt dat het geen geluidreducerend effect heeft, pleit een aantal bewoners voor een betere landschappelijke inpassing van het tracé. Ontwikkeling van groene zones rond het tracé levert misschien meetbaar niet zoveel op, maar helpt volgens veel mensen wel mee om de beleving van de nabijheid van het spoor te verbeteren. In Kaag en Braassem en Breda is groenvoorziening expliciet genoemd als oplossing. In Zoetermeer werd gevraagd om bomen te plaatsen voor de schermen, zodat die niet meer te zien zijn. In Haarlemmermeer ervaren bewoners meer overlast sinds de bomen langs het spoor op grote schaal gekapt zijn en ziet men graag nieuwe beplanting.

Een andere maatregel die wordt genoemd, is specifiek voor Lansingerland. Een bewoner pleit voor een extra intercity station Lansingerland. Door zo'n station heeft de gemeente Lansingerland niet alleen de lasten van een spoorlijn dwars door haar grondgebied, maar ook de lusten. Een bijkomend voordeel is dat er voor passerende treinen (lees: Thalys) eisen worden gesteld aan de maximum snelheid.
Als laatste oplossingsrichting wordt voorgesteld om niet alleen in de nabijheid van het tracé naar oplossingen te zoeken. Veel geluidhinder wordt juist op grotere afstand ervaren. Dat kan voorkomen worden door bijvoorbeeld "geluidlekken" in bebouwing te dichten, zodat geluid niet rond kan zingen op hofjes. In Kaag en Braassem kan wellicht iets gedaan worden aan het treingeluid dat de bebouwde kernen in lijkt te rollen. En als laatste mogelijkheid wordt verbetering van de geluidisolatie aan huizen met hinder genoemd.

Colofon

Voorzitter	Pieter Jan Biesheuvel
Contactpersoon	Jacco Peters *Secretaris Overleg IenM*
Kenmerk	2015/94278